

キャピタル・アイ特別企画：財務担当に聞く

成田空港、コロナ後見据え機能強化

成田国際空港は、総額 400 億円程度の中長期債を最速 9 月上旬に起債する。1966 年に新東京国際空港公団としてスタートした成田空港は、1978 年の開港を経て、2004 年に国が全額出資する特殊会社として民営化。新型コロナウイルスの感染拡大を受けた各国の渡航制限により、2020 年度に利用者が激減し、民営化以来初の赤字となった。一方、国による財政融資などの支援を得て、コロナ後を見据えた投資を続けている。財務部財務計画室長の花房直紀氏、主任の福田英哲氏、平野詩織氏に話を聞いた。



■旅客最低、初の赤字

--直近の営業成績は

2020 年度の連結営業収益は 718 億円。コロナの影響を受け、2019 年度（2371 億円）の 3 割ほどにとどまった。内訳は空港運営事業が 348 億円、リテール事業が 83 億円、施設貸付事業が 255 億円、鉄道事業が 29 億円となっている。

空港運営事業では、航空機の着陸料や空港施設使用料収入を売上として計上している。少し変わったところでは、千葉港から東関東自動車道に沿い、地下 47 キロに渡り埋設したパイプラインで航空燃料を運ぶ給油施設の使用料などが含まれる。

リテール事業は空港内の店舗に関するものだが、内訳は直営店とテナントに分かれている。直営店は利用客からの売上をそのまま計上している。テナントに関しては、売上の一定歩合を含めたものを構内営業料としてもらう仕組み。

施設貸付事業は、貨物上屋と呼ばれる貨物の荷捌きなどを行う施設や航空会社の事務所、ラウンジ、駐車場の貸し付けによる収入がある。鉄道事業には、京成電鉄が運営している成田スカイアクセス線の線路使用料やグループ会社の芝山鉄道の運賃収入を売上に計上している。

セグメント別構成比と事業内容

2020年度 連結決算 営業収益 718億円



2012 年以降の本邦 LCC の本格的な参入に加え、訪日外国人が好調に推移していたなどで、航空取扱量が右肩上がりの状況だった。コロナ前の 2019 年度航空旅客数は 4148 万人。1 日平均 10 万人以上が利用し、空港全体で約 4 万人が働いていた。

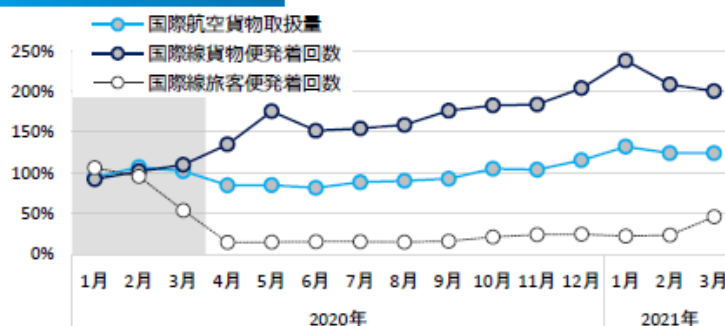
しかし、コロナを受けた各国の渡航制限措置により、2020 年度の航空旅客数は開港以来最低の 325 万人となった。航空機発着回数は貨物便が好調だったものの、全体として前期比およそ 6 割減の 10 万 6000 回にとどまった。

■ 貨物は過去最高

貨物便の発着回数は開港以来の過去最高を記録した。要因としては、旅客便の運休・減便で貨物搭載スペースが減少し、それを補うために多数の臨時貨物便が運行されたことが挙げられる。貨物の荷動きが好調だったことに加え、海上輸送のコンテナ不足による航空輸送への特需もあった。そのため、昨年 10 月期から対前年同月を上回る貨物取扱量を記録している。貨物の取扱が増えたことで上屋の貸付も増え、施設貸付事業の収入を下支えし、コロナの影響は比較的に限られている。

貨物 → 好調

*対前年同月比



【発着回数】… 開港以来過去最高

- 旅客便の減便・運休により、貨物供給スペースが減少したことに伴い、多数の臨時貨物便が運航されたことで発着回数が大幅に増加

【国際航空貨物量】

- 貨物の荷動きが好調であったことに加え、海上輸送のコンテナ不足による航空貨物の特需もあり、2020年10月期より対前年同月を上回る取扱量を記録中

ただ、貨物便が増えても、免税品を購入してもらえない旅客がいらない。空港運営事業とリテール事業の2大柱の収益激減をカバーしきれていない。営業収益(718億円)が2期連続の減収となり、民営化以降最も低い値だった。最大限のコスト削減に努め、営業費用の前期比34.1%減の1293億円に抑えたものの、営業損失と経常損失はそれぞれ575億円、573億円。当期純利益は714億円の赤字で、いずれも株式会社化以来初の損失となった。

■来期赤字は670億円

2021年度の航空取扱量見通しは、2020年度から大幅な回復は見込めないものの、ワクチンの接種が進捗することでコロナの感染が沈静化に向かい、第3～4四半期に国内線を中心に回復に転じ、国際線もこれに続いて徐々に好転すると想定している。

その結果、営業収益は前期比11.4%増の800億円となる見通し。営業費用は、さらなるオペレーションの集約などでコストを削減する一方、機能強化に向けた中長期的な成長投資を着実に行う必要があり、不可避免的な費用の増加を見込んでいる。営業損失は前期比44億円増の620億円、経常損失は同86億円増の660億円、当期純損失は同44億円減の670億円になる見通しだ。

一方、2021年3月期の純資産は3397億円あり、仮に今後同程度の赤字が続いたとしても、2年弱は債務超過にならずに済む。国からの支援等も受けており、十分に対応できる。

■滑走路新設、夜間飛行緩和

現在の航空需要は一時的にコロナの影響で押し下げられているが、今後は感染症が収束に向かい、中長期的には需要が拡大していくと想定している。成田空港の競争力強化は、我が国の国際競争力の強化、観光先進国の実現、地域発展のために必要不可欠。コロナ禍のなかでも、国の財政支援の元で空港の機能強化を着実に進めていく。



具体的には、B滑走路の延伸（2500メートルから3500メートル）、C滑走路の新設（3500メートル）、夜間飛行制限の緩和という3つの方策によって、年間発着容量を現状の30万回から50万回に拡大する。現在は用地取得に向けた現地調査や環境保全措置などを実施しており、2028年度末までの完成を目指す。

この事業には多額の資金を要するが、昨年度に4000億円の財政融資資金の借入れを完了している。加えて、財政基盤強化を目的とし、国土交通大臣を割当先とする第三者割当増資による300億円の新株発行を実施した。さらに昨年12月には、国からの支援政策パッケージにおいて配当金の免除、滑走路や誘導路事業などに対する50億円の無利子貸し付けが発表され、借入れに向けた手続きを進めている。国と連携を強化しながら、財政支援などについて相談していきたい。

4000億円の財政融資が措置されたために長期債務残高は大幅に増加したが、民間からの資金調達と比較すると金利負担が小さく、返済開始までの期間は20年と長い。そのため、財務を大きく圧迫するものではない。

需要の低迷が一定期間続くと見込むなか、成田空港自身も、航空会社やテナントの資金繰りに対して支援を行っている。具体的には着陸料、施設使用料の支払い猶予、構内営業料の減免などの措置を講じている。

■顔パス

空港の機能強化の一環として、旅客のシームレスな移動、ストレスフリーな体験を実現するために、7月19日から日本航空、ANAの一部路線にて「顔パス」機能を導入した。国際線へ搭乗する際、空港で顔写真を登録すると、搭乗ゲートや保安検査場でパスポートの提示なしで手続きができる仕組みとなっている。搭乗手続きの迅速化や自動化が進むうえ、コロナ禍において、航空会社のスタッフと利用客との接触機会を減らし、感染リスクを低減できる。今後の需要回復を見据え、利用できる航空会社を増やしていく。



■中長期を中心に

・成田空港の前回債の概要（AA：R&I/AA+：JCR、条件決定日：2020年10月16日）

| 回号 | 年限 | 発行額 | 償還日 | 表面利率 | 対国債 | 対カーブ | 主幹事 |
|----|----|-----|------------|-------|------|------|---------------------------------|
| 39 | 15 | 150 | 2035/10/26 | 0.409 | 16.5 | 16 | 大和/SMBC 日興/野村/みずほ/三菱 UFJMS/しんきん |
| 40 | 18 | 50 | 2038/10/28 | 0.529 | 17.5 | 17 | 大和/SMBC 日興/野村/みずほ/三菱 UFJMS |
| 41 | 20 | 150 | 2040/10/26 | 0.575 | 17.5 | 16 | 大和/SMBC 日興/野村/みずほ/三菱 UFJMS/しんきん |
| 38 | 10 | 150 | 2030/10/28 | 0.195 | 17.5 | 17 | 大和/SMBC 日興/野村/みずほ/三菱 UFJMS/しんきん |

※発行額：億円/表面利率：%/対国債・カーブ：+bp

--今年度の起債について

近年は10年と20年を中心とした年限を発行してきたが、前回債では投資家の需要に合わせ、15年・18年債も起債した。償還バランスを考え、返済負担を平準化するために今回は中長期債を中心に起債する。ベース金利の低下やコロナによって起債運営は多少の難しさが予想されるが、良さをしっかりアピールしていきたい。

--投資家の反応について

IRを通じて投資家と対話しているなか、非常に前向きな声が多数聞かれた。政府からの支援が非常に手厚く、安心感につながっている。また、債券の商品性として一般担保が付いており、格付けも高く維持されている。コロナ前と比べると、その影響を懸念する向きが一定程度存在するものの、影響はそれほど大きくない。

■サステナブル空港

2016年4月に環境対策を盛り込んだ「エコ・エアポートビジョン2030」を発表し、これを実現するための実施計画である「エコ・エアポート基本計画」を策定した。パリ協定に続く世界的な潮流や、国のカーボンニュートラル宣言など、空港を取り巻く環境の変化と国内外での動向を踏まえ、長期的な視点も必要という考えに至った。そこで、「エコ・エアポート2030」の目標や枠組みを踏襲しつつ、脱炭素社会の実現を軸とした「サステナブル NRT2050」を今年3月に策定した。2030年度の中期目標、さらには2050年度までの長期目標を掲げて取り組む。

経済復興にあたって、単にコロナ前の状況に戻すのではなく、気候変動を抑制し、持続可能な社会を目指すというグリーンリカバリーの動きがある。コロナ禍においても、環境への取り組みを積極的に推進するという成田空港の強い姿勢を示したのが「サステナブル NRT2050」で、CO2排出量の削減について空港運営会社のネットゼロやステークホルダーを含む空港全体の数値目標を掲げている。これは国内の空港として初めて。脱炭素化を始めとする持続可能な社会の実現に貢献し、世界トップレベルの空港を目指していくなか、中期である2030年度では2015年度比で30%削減、2050年度はネットゼロを実現できるよう努力していく。

目標達成に向けて先進技術の導入、社員の環境意識の向上を念頭に置いたネクストアクションの推進、さらなる機能強化における環境負荷の軽減に加え、ステークホルダーと連携して、取り組みを推進していく予定だ。

--ESG 債の発行予定は

今回債はノンラベルだが、今後については、ふさわしい事業をしっかりと精査し、ESG 債発行の可能性について検討していく。



成田国際空港
財務部財務計画室長
花房 直紀 氏

図表等の出典：成田国際空港 IR 資料（2021 年 8 月）

[2021/8/17 聞き手：キャピタルアイ・ニュース 趙 睿]